

# «МАГ» В РЫБИНСКОМ «ОКЕАНЕ»

В прошлом году (в № 201) Леонид Николаевич рассказывал читателям о постройке самодельной «лаптишки» – 3,6-метровой (без бушприта) двухмачтовой шхуны «МАГ». А в начале этого года он побывал в редакции, привез описание первого 330-километрового плавания своего мини-парусника и продемонстрировал огромное количество фотоснимков и парус, на котором по нынешней моде красовались изображения – герба родного города, эмблемы плавания и даже автопортрет бородатого капитана. Изюминкой проекта «МАГа» была замена шверта двумя наружными киями – обрезками швеллера. Не скроем – некоторые яхтостроители посмеивались, считая это профанацией искусства. Однако автор уверенно называет такое решение оправдавшим все ожидания: он получил низкое расположение балласта и уменьшение осадки, очень важное для судов класса «река-море», отсутствие течи по колодцу, повышение прочности корпуса и, что особенно важно, – удобство стоянки (и транспортировки) без всяких кильблоков – на собственных киях.

И доказал, что не перевелись еще люди, которые лучшим отдыхом считают плавание по родным просторам на лодке, построенной своими руками по собственному проекту. Подчеркнем – проекту, разработанному с учетом условий района будущего плавания и вкусов экипажа.

Верим: впереди еще много океанов! И доберется «МАГ» до столицы нашего Севера – Архангельска. А пока – правдивый рассказ о первом этапе такого дальнего пути.



Всякое приличное плавание серьезные люди начинают с тщательной подготовки к старту. Конечно, завершить при этом нескончаемые доделки и переделки никому не удастся. И нам не удалось. В частности, единогласно было решено прорезать в стенках рубки отверстия и ставить иллюминаторы уже в пути – на стоянках. Но главное было сделано – закуплен запас продуктов и новые резиновые сапоги, без которых на наших берегах будет туго.

Итак, 8 июня 2006 г. утром (точнее – после торжественного обеда) мы стартуем из славного города Пестово, где собственноручно шхуна и вооружалась.

Под недремлющим оком стрекочущей кинокамеры ставим все паруса и отваливаем от ставшего родным берега. Паруса – для полноты впечатления. На веслах выходим из-за острова на стрежень реки. Ветерок дует слабый и, как обычно, встречный, но течение красавицы Мологи работает исправно, а это верных полтора-два километра! Отбасил прощальный гудок дуделки, удачно приобретенной в «Дет-

Девиз плавания –  
опыт, осторожность,  
осмотрительность,  
но никак не трусость!



ском мире» помощником капитана, и – прощай, Пестово! Что-то впереди?

Нас двое. Кроме меня в составе экипажа «МАГа» старпом, лоцман, боцман и матрос Валерий Гусев (проспал, стервец, половину пути!). Для краткости я зову его чифом. Нас насмешливо пытаются: «Старички! Вы куда?». Чиф невозмутимо отвечает: «Из Пестова в Архангельск». Молодежь таращит глаза: «Во, дают!»

Утром, когда я еще отсыпался, Валерий – заядлый рыбак – выхлестал-таки щучку. Чтобы не терять времени, сварили ее во вчерашнем грибном супе. Получилось неплохо – новые компоненты не испортили вкуса. В дальнейшем, замечу, ни у нас, ни у встречных рыбаков поклевки не было. Очевидно, из-за холодной погоды.

В пути по мере продвижения вниз по течению иной раз приходилось читать береговой публике лекции о пользе парусов и о парусном вооружении двухмачтовых судов. И при слабом ветерке, и на шкваликах, и в штиль мы все же порой лагом продвигались вперед по изгибам красивых берегов. А Мологу мы с чифом считаем прекраснейшей рекой мира!

Не давала покоя одна мысль – как будем брать на абор-

даж понтонную переправу в Лентьево. Мы знали, что она есть, но ни разу ее не видывали. Подошли слева, где дорога затоплена высокой водой. Пришли в ужас. Камень, галька и вдобавок – мощная бетонная балка поперек трехметрового прохода, над которой воды всего сантиметров десять.

Вместе с нами подошла к переправе и гроза с громом, молниями и градом. Рыбаки-помощники разбежались, кроме одного мужичонки средних лет и парнишки лет 13. Но куда не денешься – что-то надо делать. Засучив штаны, вчетвером подняли шхуну и уложили киями на бетонный брус, но дальше дело не пошло – бетон неровен, а весит «МАГ» не меньше 350 кг. Мозг в лихорадке подсказал единственное спасение: переставлять вначале нос, затем корму и так далее. Мужичок оказался хотя и неразговорчивым, но жилистым, упорным и упористым. И через полчаса шхуна была на глубокой воде на другой стороне переправы. В горячке даже не запомнили имен помощников. Остались воспоминания и искренняя благодарность.

Так был совершен единственный подвиг на глазах сухопутной публики, равнодушно наблюдавшей из скопившихся по обеим сторонам переправы иномарок.



Теперь о ЧП. В троицу 11 июня у деревни Староречье при попытке поправить откинувшееся перо руля кэп оказался за кормой. Сложность положения усугублялась холодной погодой, из-за которой надето было неисчислимое количество одежды. Потихоньку намокая, они потянули меня ко дну. Своевременный подход «МАГа» спас положение, но все же в презент царю водяному пришлось оставить один теплый ботинок. После этого при любой погоде на борту действовал закон: без страховочного пояса – ни-ни.

Был еще один опасный момент: совсем рядом, нисколько не сбавляя скорости, прошел катер-мастодонт, метровая волна от которого не просто ударила в борт, а перехлестнула через яхту. Вдобавок рулевой с высоты второго этажа помахал рукой. И что за новая порода людей появилась на нашей воде?

12 июня в День независимости швартуемся за Восьегонским разливом, в столице дарвинского заповедника – Борке. Все празднуют – нигде никого нет, но благодаря успехам детской дипломатии удастся и запастись провизией, и получить разрешение на так необходимое нам плавание вдоль берегов заповедника. Вначале директор «ни в какую» – не положено! Но, увидев нашу посудину, со словами: «Я бы на такой не пошел» – написал послание инспекторам, разрешив проход закрытой акваторией без права подхода к берегу.

Обрадованные и благодарные берем курс на выход в Рыбинский океан.

Наутро – солнце, теплынь, бескрайний простор Рыбинского водохранилища. Жизнь стала налаживаться – затрещала катушка спиннинга! Оказался окунь граммов на 400. Справа в дымке ласкового дня угадывается Брейтовский берег. Далее, в месте впадения Волги в Рыбинское и Мологи в Волгу, он исчезает совсем. Там, где-то под водой, затопленный город Молога. Многие жители когда-то отказывались покидать его, бросать обжитые красивые места. И сейчас при осушках, когда, бывает, уровень воды спадает на три-четыре метра, старики ездят на замытые могилы предков, вспоминают далекое свое детство. В этих местах есть даже деревня Улома, возникшая когда-то из разобранных сломанных домов затопляемых земель. Удивительны времена и судьбы людские!

Впереди – за далью около 70 км – берега Пошехонья и Рыбинска, которые в плохую-то погоду и даже при улучшении видимости не разглядеть. Устанавливается слабенький южный, а затем редкий юго-западный ветерок. Проходя на предписанном почтительном (в 5–6 км) расстоянии от берегов заповедника, делаем навигационную промашку – просмотрели проход между материком и торфяным островом. В результате пришлось идти лишние 15–20 км, а это часа





четыре хода. Огибаем не внушающее никакого доверия полузатопленное царствие лешего. Не приведи Господь в штормовую погоду искать спасения здесь – у захламленных и сугубо опасных берегов заповедника!

Берем курс на север. При благоприятном ветре 3–4 балла под всеми парусами в бакштаг и галфвинд, получая только шлепки и пощечины в борт и скулу (за нахальство, что ли?), от мыса к мысу приближаемся к родным местам. Ночью в темноте благополучно проходим Леушинский архипелаг.

К утру, по расчетам, заповедник остался позади. Теперь мы имеем право подойти к берегу и сварганить уху из попавшихся по пути трех окуней и судака. Через пять минут готов костер, а еще через полчаса – уха восхитительного, целебного вкуса вознаграждает нас за время еды всухомятку (камбуза-то у нас нет!).

Так мы и прошли за 40 ходовых часов по родному Рыбинскому океану, который принял нас ласково, не мучил штормами, а нежно передал в знакомые воды Шексны.

А далее – по местам, исхоженным вдоль и поперек, знакомым каждой мелочью, найденной в давние времена. Проходим островок Ольхово, над которым издавна (еще и на моей памяти) одиноко торчала колокольня. Сейчас все смыто водой и временем. Именно здесь – в пойме Шексны, на благодатных пастбищах с самыми ароматными травами некогда было получено настоящее вологодское масло. Берестяной туесок его в подарок гостю – всегда был символом щедрости земли вологодской и ее трудолюбивых гостеприимных обитателей. И ни москвичам, ни финнам не повторить вкуса здешнего масла, как бы ни раскрашивали обертку, каким бы шрифтом ни писали слово «Вологодское»...

В четверг 14 июня в 17.00 входим в Репище – русло затопленной речушки. Здесь, в окружении коряг и мелей – короткая дорога для моторок и мелкосидящих яхт, опасный проход и для знающих людей. «Северная Хиросима», или город металлургов – перед нами, как на ладони. Через пару часов «МАГ» – у набережной Ягорбы почти в центре города.

Яхтенное сообщество встречает сердечно, смотрят на нас с интересом, как на чудом уцелевший реликт канувшей эпохи.

## Несколько слов о шхуне «МАГ»

«МАГ» оправдал все мои ожидания и надежды. Конечно, при полных носовых обводах в лавировку она идет хорошо только при определенных условиях, когда есть устойчивый ветерок и волна небольшая. При ослаблении ветра, а также, наоборот, при свежем ветре 4–5 баллов и волне свыше 0.5 м она перемещается практически лагом. Требуется терпение, но охота – пуще неволи! Есть, конечно, мысли по улучшению лавировочных качеств шхуны, как и кое-чего другого, но по-настоящему их можно будет реализовать при постройке следующей лодки – более крупной (она уже начата).

Скорость даже порадовала создателя. При ветре 3–4 балла курсом бакштаг нам удалось засечь точки положения, а затем по атласу определить пройденное расстояние – оно равно 7.5 км за час хода. Волна при разгоне со стороны Рыбинска (это порядка 100 км) была при этом до 0.5 м высотой.

Конечно, по мелочам приходилось и приходится доделывать и переделывать. Кое-что требуется и посерьезней. Так, необходимо пошить геную (до 3 м<sup>2</sup>) на весь штаг, стоит удлинить грот-мачту для улучшения условий нагрузки и работы дирик-фала.

Руля лодка слушается и хорошо удерживается на курсе, хотя на поворотах, особенно на слабом ветре, мы старались помогать парусами.

Откренивать не приходилось даже при 5–6 баллах. Воду на палубу не берет. Не кренится даже на шквалах благодаря своей ширине и низкому положению ЦП, но немного тянет на привод из-за малой площади (1.3 м<sup>2</sup>) стакселя и неточности центровки.

Когда неумолимая погода надолго загоняла в эту, по сути, космическую капсулу, возникали жалобы на обитаемость. Нет даже возможности выйти в гальюн. Напршивается идея – сделать надежный навес на гике фока (поэтому нижняя шкаторина его и не присезневана). Стоит поставить закладной щиток из оргстекла. Надо сказать, иллюминаторы так и пролежали в трюме. Чиф был категоричен: «Ни в коем случае врезать их не надо. Не хватало еще сырости, да и разбить могут. А спать в темноте приятней вдвойне».

Очень удобен «вход через нос» – пользуясь бушпритом. Это очень полезная вещь. При подходе к береговым пляжкам ткнулся носом, подвытащил лодку за бушприт – и можно спокойно стоять, если, конечно, нет волнения и не ходят рядом буксиры и «пассажиры».

Спать вполне комфортно на любом боку при постановке ящичка-ступеньки на ребро. Словом – жить можно.

